

# Lagrådsremiss

## Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 19 augusti 2021

*Tomas Eneroth*

*Gunilla Svedberg*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås att det införs ett bemyndigande i järnvägslagen (2004:519) som möjliggör för regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, att meddela föreskrifter om undantag från lagens krav på avgifter för att använda järnvägsinfrastruktur i enlighet med vad som framgår av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Genom bemyndigandet kan därmed föreskrifter meddelas om att infrastrukturförvaltare får sänka, avstå från eller senarelägga de avgifter som i järnvägslagen benämns marginalkostnadsbaserade avgifter, särskilda avgifter och bokningsavgifter under den referensperiod som anges i EU-förordningen, för närvarande den 1 mars 2020–31 december 2021.

Lagändringen ska träda i kraft den 1 december 2021.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	5
4	Bakgrund.....	5
4.1	Förordning (EU) 2020/1429 .....	5
4.2	Aktuella regler om banavgifter i järnvägslagen.....	6
5	Bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från avgiftsbestämmelser.....	7
6	Ikraftträdande.....	9
7	Konsekvenser.....	10
8	Författningskommentar.....	12
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådet förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet .....	13
Bilaga 2	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 om förlängning av referensperioden i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429.....	18
Bilaga 3	Promemorians lagförslag.....	20
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	21

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).

## 2 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **7 kap.**

#### **10 §<sup>1</sup>**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §,
2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser, *och*
3. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §.

2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser,
3. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §, *och*
4. *undantag från bestämmelserna om avgifter i detta kapitel i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 december 2021.

## 3 Ärendet och dess beredning

Den 7 oktober 2020 antog Europaparlamentet och rådet förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet. Förordningen innebär att medlemsstaterna under en närmare angiven referensperiod får tillåta infrastrukturförvaltare att sänka, avstå från eller senarelägga vissa avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs. Referensperioden anges i förordningen till den 1 mars till och med den 31 december 2020 men innehåller en bestämmelse som ger kommissionen möjlighet att genom delegerade akter förlänga referensperioden, som längst till den 14 april 2022. Om medlemsstaten väljer att utnyttja dessa möjligheter, ska infrastrukturförvaltarna kompenseras för intäktsbortfallet. Den 28 juni 2021 antogs kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 om förlängning av förordningens referensperiod till den 31 december 2021.

Det har slutits en politisk överenskommelse som innebär att det i höständeringsbudgeten ska anslås medel för att utnyttja de möjligheter till sänkning av avgifter som ges i förordningen. För att detta ska vara möjligt krävs att det i järnvägslagen införs ett bemyndigande att meddela undantag från lagens krav på avgiftsuttag. En promemoria, Tillfällig nedsättning av banavgifter med anledning av covid-19, med ett sådant förslag har utarbetats i Infrastrukturdepartementet. EU-förordningarna finns i *bilagorna 1* och *2* och promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Promemorian och remissyttrandena finns tillgängliga i Infrastrukturdepartementet (I2021/02036).

## 4 Bakgrund

### 4.1 Förordning (EU) 2020/1429

Enligt skälen till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet<sup>2</sup>, har utbrottet lett till en kraftig minskning av efterfrågan på järnvägstransporttjänster. Situationen har lett till ekonomiska förluster för järnvägsföretagen. Flera järnvägsföretag står inför likviditetsproblem och i vissa fall risk för insolvens. Järnvägsföretagen bedöms vara i behov av ekonomiskt stöd för att motverka de negativa effekterna.

Nuvarande reglering i artikel 31.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemen-

<sup>2</sup> Senast ändrad genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 av den 28 juni 2021 om förlängning av referensperioden i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet.

samt europeiskt järnvägsområde (SERA-direktivet) innebär att de avgifter för tillträde till järnvägsinfrastrukturen som ska betalas till infrastrukturförvaltaren inte får understiga den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Enligt artikel 1 och 2 i förordning (EU) 2020/1429 och kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1061 får medlemsstaterna dock tillåta att infrastrukturförvaltare under referensperioden den 1 mars 2020–31 december 2021 sänker, avstår från eller senarelägger betalning av avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster (jfr 2 och 3 §§ järnvägslagen), uppräkningsavgifter (jfr 4 § järnvägslagen) och bokningsavgifter (jfr 7 § järnvägslagen).

Åtgärderna, som får begränsas till marknadssegment som identifierats i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning, ska vidtas i enlighet med regler för statligt stöd på ett öppet, objektiva och icke-diskriminerande sätt gentemot järnvägsföretag verksamma inom sektorerna för gods- och persontrafik. Infrastrukturförvaltarna ska kompenseras av den berörda medlemsstaten för de intäktsförluster ett utnyttjande av bestämmelserna innebär. Medlemsstaterna ska också anmäla till kommissionen huruvida förordningen ska tillämpas och på vilket sätt (artikel 2.5).

Infrastrukturförvaltarna får enligt förordningen också göra nya bedömningar i fråga om vilka marknadssegment som ekonomiskt klarar av ett uttag av s.k. särskilda avgifter, som inte får sättas så högt att vissa marknadssegment inte har möjlighet att använda infrastrukturen.

De justeringar av villkoren för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen som infrastrukturförvaltare vidtar i enlighet med förordningen ska, när det är lämpligt och utan dröjsmål, redovisas i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning (artikel 3). Regleringsorganen, i Sverige Transportstyrelsen, ska utöva tillsyn över att tillämpningen sker i enlighet med regelverket (artikel 4).

## 4.2 Aktuella regler om banavgifter i järnvägslagen

Genom 7 kap. järnvägslagen (2004:519) genomförs avgiftsbestämmelserna i SERA-direktivet. Av bestämmelserna framgår vilka avgifter som en infrastrukturförvaltare ska och får ta ut av järnvägsföretag och andra organisatörer av trafik för att använda järnvägsinfrastrukturen och hur avgifterna ska fastställas. SERA-direktivet innebär att avgiften för ansökan och utnyttjande av tåglägen, trafikledning och trafikinformation ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den trafik som bedrivs (direkta kostnader). Detta har för svenskt vidkommande ansetts motsvara den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden. Den kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaden motsvaras av de externa kostnader som orsakas av ett tillkommande tåg då järnvägsinfrastrukturens kapacitet och utformning hålls oförändrad. Reglerna har offentligrättslig karaktär. Tillsynsmyndigheten utövar tillsyn över att infrastrukturförvaltarnas avgiftsuttag håller sig inom de ramar som uppställs i kapitlet.

Inledningsvis slås i 7 kap. järnvägslagen fast att en infrastrukturförvaltare ska ta ut konkurrensneutrala och icke-diskriminerande avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen (1 §). Huvudregeln innebär att

avgifterna inom ramen för infrastrukturförvaltarens kostnader för infrastrukturen ska fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon (2 §). Avgiften är obligatorisk och utgör ett ”golv” för avgiftsuttaget och svarar i huvudsak mot slitagekostnaden.

I fråga om överbelastad infrastruktur får infrastrukturförvaltare därutöver ta ut en extra avgift för att åstadkomma ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Ett sådant uttag förutsätter dock att infrastrukturförvaltaren gjort eller genomfört en s.k. kapacitetsförstärkningsplan eller fått tillsynsmyndighetens godkännande (3 §). Ett sådant godkännande ska lämnas om kapacitetsförstärkningsplanen inte kan genomföras på grund av omständigheter utanför infrastrukturförvaltarens kontroll eller om de alternativ som står till buds för att komma till rätta med överbelastningen inte är ekonomiskt eller finansiellt rimliga.

Vidare får en infrastrukturförvaltare för att uppnå kostnadstäckning ta ut en högre avgift, s.k. särskild avgift, om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Särskilda avgifter får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som kan betala åtminstone den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, sammantagen med ett vinstuttag som marknaden kan bära, hindras från att använda infrastrukturen (4 §).

Infrastrukturförvaltare får också ta ut s.k. bokningsavgifter, dvs. hela eller delar av avgiften för tilldelad kapacitet som inte har utnyttjats (7 §).

## 5 Bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från avgiftsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om undantag från järnvägslagens regler om avgifter så att de möjligheter som ges i förordning (EU) 2020/1429 att låta infrastrukturförvaltare sänka, avstå från eller senarelägga avgifter kan tillämpas.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** De remissinstanser som yttrar sig tillstyrker förslaget eller framför inga invändningar mot det.

*Trafikverket* noterar att lagförslaget, som ska tas in i propositionen för höständeringsbudget och som anknyter till referensperioden i förordning (EU) 2020/1429, innebär att kommande regler om nedsättning av banavgifter i praktiken kommer att tillämpas med retroaktivitet. Trafikverket vill framhålla vikten av att en kommande stödordning har en tydlig koppling till ett bestämt syfte eller förhållande för att undvika snedvridning av konkurrensen. I det här fallet bör det, enligt Trafikverket, vara effekterna av pandemin och de därmed sammanhängande ekonomiska förlusterna för järnvägsföretagen. *Transportstyrelsen* vill göra medskicket att en helt retroaktiv nedsättning av banavgifterna är att föredra, dvs. att stödet endast ska betalas ut för redan utförd trafik. Genom

en retroaktiv tillämpning kvarstår järnvägsföretagens incitament till ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Ytterligare ett argument för retroaktivitet är, enligt Transportstyrelsen, att en annan ordning skulle innebära att även nya aktörer på marknaden, som inte har drabbats av tidigare delar av pandemin, skulle få stöd. *Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)* är positivt till att utnyttja möjligheten till tillfälligt reducerade banavgifter och anser att det redan nu bör klargöras att det ska ske en konkurrensneutral och proportionerlig modell för avgiftsreducering så att samtliga marknadssegment behandlas lika. Genom en förutsägbar fördelningsmodell skapas, enligt SKR, stabila planeringsförutsättningar.

*Svensk Kollektivtrafik* välkomnar initiativet att möjliggöra nedsättning av banavgifter och anser att de möjligheter till reduktion av banavgifter som ges i förordningen bör nyttjas fullt ut under hela referensperioden. Inga skillnader bör enligt Svensk Kollektivtrafik göras utifrån marknadssegment, typ av bana, var i landet, tidpunkt på dygnet, antalet bruttoton etc. Det är också viktigt att utbetalningarna kan göras tidigt under hösten 2021 så att de kan komma verksamheterna till godo. *Västtrafik* ställer sig bakom de synpunkter som framförs av Svensk Kollektivtrafik. *Näringslivets Transportråd* anser att hela den stödperiod som anges i förordning (EU) 2020/1429 bör utnyttjas samt att banavgiftsreduktioner bör fördelas neutralt inom de marknadssegment som är identifierade i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning och på ett sätt som inte missgynnar godstransportörer. Branschorganisationen *Almega Tåg företagen* och *SJ AB* välkomnar att det möjliggörs för en tillfällig nedsättning av banavgifter men förordar ett vidare och mer generellt bemyndigande.

**Skälen för regeringens förslag:** Det har slutits en politisk överenskommelse som innebär att det i höständeringsbudgeten ska tillskjutas medel för att utnyttja den möjlighet som ges i förordning (EU) 2020/1429 att under utbrottet av covid-19 stödja järnvägsoperatörer genom att tillåta att banavgifter sänks under den referensperiod som anges i förordningen. Parterna är också överens om att det ska inledas ett lagstiftningsarbete för att möjliggöra ett sådant utnyttjande.

Som framgår ovan har SERA-direktivets reglering om avgifter för användning av järnvägsinfrastrukturen genomförts i 7 kap. järnvägslagen (avsnitt 4.2). I lagen finns för närvarande inga bemyndiganden att på lägre föreskriftsnivå meddela undantag från lagens krav.

För att kunna utnyttja den möjlighet som ges i förordning (EU) 2020/1429 att låta infrastrukturförvaltare sänka, avstå från eller senarelägga avgifter, behövs ett bemyndigande från riksdagen för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om undantag från lagens krav. I viss utsträckning torde sådana föreskrifter även utan ett bemyndigande kunna meddelas i förhållande till Trafikverket i fråga om det statliga järnvägsnätet (se prop. 2003/04:123 s. 392). I fråga om övriga infrastrukturförvaltare är det nödvändigt med ett uttryckligt bemyndigande.

Samtliga remissinstanser som yttrar sig över promemorian antingen tillstyrker förslaget eller framför inte några invändningar mot det. *Almega Tåg företagen* och *SJ AB* anser dock att bemyndigandet bör formuleras mer generellt. Det finns i detta lagstiftningsärende inte anledning att föreslå ett vidare bemyndigande än vad som krävs för att kunna genomföra överenskommelsen om att i höständeringsbudgeten anslå medel för att



stödja järnvägsföretagen i enlighet med vad som medges i förordning (EU) 2020/1429.

*Transportstyrelsen* anser att stödet ska tillämpas retroaktivt för att upprätthålla de incitament som ligger till grund för avgiftsregleringens utformning, dvs. att infrastrukturen ska användas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt. Även Trafikverket noterar att det kommer att bli fråga om en retroaktiv tillämpning av stödet. *Svensk Kollektivtrafik* och *Västtrafik* påpekar på sin sida att det är viktigt att stödet betalas ut skyndsamt. Regeringen konstaterar med beaktande av den tid som krävs för lagstiftningsarbetet, den referensperiod som för närvarande anges i förordning (EU) 2020/1429 och de regler som gäller för användning av medel som anslås i en höständringsbudget, att det redan nu står klart att stödet kommer att avse förfluten tid och därmed redan genomförda och debiterade transporter. Hur regleringen ska utformas ska också anmälas till Europeiska kommissionen, som ska lämna klartecken till stödet. Redan i förordning (EU) 2020/1429 uppställs dock krav på att stödet ska utformas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och i enlighet med EU:s regler om statligt stöd.

Sammanfattningsvis bör det i järnvägslagen införas ett bemyndigande som medger undantag i enlighet med förordning (EU) 2020/1429 och som möjliggör föreskrifter på lägre nivå i fråga om bl.a. vilka infrastrukturförvaltare och marknadssegment som ska omfattas av undantaget samt under vilken period. Det bör alltså framgå på lägre föreskriftsnivå än lag i vilken utsträckning EU-förordningens möjligheter att medge undantag ska utnyttjas. Frågan om hur stödregleringen ska utformas kommer övervägas ytterligare i det fortsatta författningsarbetet. De synpunkter i fråga om stödets utformning som har lämnats i detta ärende kommer då naturligtvis, vid sidan av övriga förhållanden, att beaktas.

I den utsträckning som det i föreskrifter anges att EU-förordningen ska tillämpas, kommer övriga regler i förordning (EU) 2020/1429 att bli tillämpliga, t.ex. i fråga om på vilket sätt åtgärderna vidtas (artikel 2.1–2.5), eventuell redovisning av tillämpningen i infrastrukturförvaltarens järnvägsnätsbeskrivning (artikel 3) och regleringsorganets uppgifter (artikel 4).

## 6 Ikraftträdande

<b>Regeringens förslag:</b> Lagändringen ska träda i kraft den 1 december 2021.
---

**Promemorians bedömning** överensstämmer i sak med regeringens förslag. I promemorian anges att ikraftträdande bör ske så snart som möjligt.

**Remissinstanserna** delar promemorians bedömning eller framför inga invändningar mot den.

**Skälen för regeringens förslag:** Som framgår ovan har en politisk överenskommelse slutits om att medel ska anslås för att sänka banavgifter i höständringsbudgeten (avsnitt 5). Enligt regler för statsbudgeten ska

medel som anslås i en höständringsbudget ha fördelats före årsskiftet. Det är därför nödvändigt att lagförslaget träder i kraft så snart som möjligt efter det att riksdagen har fattat beslut. Lagändringen bör därför träda i kraft den 1 december 2021.

## 7 Konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Delar av järnvägssektorn har drabbats hårt av minskat resande och restriktioner under covid-19 pandemin och är i behov av ekonomiskt stöd. De möjligheter som ges i förordning (EU) 2020/1429 att frångå ordinarie avgiftsregler och bidra ekonomiskt till sektorn bör därför utnyttjas.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Trafikanalys* delar bedömningen i konsekvensanalysen att järnvägsföretag verksamma i Sverige ska få möjlighet till tillfälligt nedsatta banavgifter i likhet med flera länder inom EU för att undvika skeva konkurrensförhållanden. Trafikanalys pekar dock även på en risk att det kan uppstå skeva konkurrensförhållanden i förhållande till andra trafikslag som drabbats av pandemin och som också kan behöva stöd. *Näringslivets Transportråd* anser att det är viktigt att banavgiftsreduktioner fördelas neutralt inom de marknadssegment som är identifierade i Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning och på ett sätt som inte missgynnar godstransporter på järnväg. *Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)* uppger att pandemins påverkan på järnvägsföretagens och trafikorganisations förutsättningar att bedriva tågtrafik har varit omfattande och varierat under perioden. De ekonomiska effekterna är enligt SKR ännu inte överblickbara. Risken är dock, enligt SKR, att en fördelningsmodell som ska ta hänsyn till olika marknadssegments förutsättningar både blir komplicerad och administrativt tungrodd och osäker, vilket kan få till följd att kompensationen dröjer.

*Trafikverket* konstaterar att promemorian inte innehåller några ställningstaganden till vilka järnvägsföretag eller järnvägsnät eller typer av järnvägsföretag som ska omfattas av stödet och vill därför framhålla vikten av att stödordningen har en tydlig koppling till ett bestämt syfte eller förhållande – i det här fallet effekterna av pandemin och de därmed sammanhängande ekonomiska förlusterna för järnvägsföretag.

*Transportstyrelsen* är, mot bakgrund av principen om att järnvägsföretagen ska betala sina kostnader för framförande av fordon, tveksam till om en nedsättning av banavgifter är det mest effektiva och träffsäkra sättet att stötta de av pandemin drabbade svenska järnvägsföretagen. Promemorian saknar, enligt Transportstyrelsen, motiv eller diskussion om hur den svenska järnvägsmarknaden drabbats och vilka andra stöd som redan kommit järnvägsföretagen till del. Transportstyrelsen anser också att träffsäkerheten i stödet försvåras av Trafikverkets marknadssegmentering eftersom det i dessa segment blandas trafik som drabbats olika av pandemin. Transportstyrelsen framhåller att enligt förordning (EU) 2020/1429 får

infrastrukturförvaltarna sänka, avstå från eller senarelägga betalning av banavgifter ”där så är lämpligt enligt de marknadssegment som identifierats i deras beskrivningar av järnvägsnätet”.

*Svensk Kollektivtrafik* och *Västtrafik* påpekar att det är viktigt att det sker en konkurrensneutral och proportionerlig reduktion av banavgifterna. Det vore också, enligt *Svensk Kollektivtrafik* och *Västtrafik*, en svår och tidsödande administrativ uppgift att hitta bedömningsgrunder om olika marknadssegment ska ges olika reduceringar. Det stöd som hittills utbetalats till regionala kollektivtrafikmyndigheter är en kompensation för minskade biljettintäkter vilket, enligt *Svensk Kollektivtrafik* och *Västtrafik*, ska jämföras med det betydligt större prognosticerade intäktsstappet för samma period. Det krävs också, enligt *Svensk Kollektivtrafik* och *Västtrafik*, uthållighet och finansiering av mer eller mindre olönsam trafik för att locka tillbaka de resenärer som valt att sluta resa med kollektivtrafiken under pandemin.

**Skälen för regeringens bedömning:** Ett flertal järnvägsföretag och organisationer av trafik har drabbats hårt ekonomiskt av restriktioner och begränsat resande under utbrottet av covid-19. Det är av flera skäl, bl.a. hänsyn till klimatet, angeläget att de som bedriver järnvägstrafik kan upprätthålla och utveckla sin verksamhet och hävda sig i konkurrensen med andra transportslag. Förordning (EU) 2020/1429 medger att medlemsstaterna under referensperioden 1 mars 2020–31 december 2021 tillåter infrastrukturförvaltare att sänka eller avstå från uttag och ersätter infrastrukturförvaltarna för de förluster som ett sådant intäktsbortfall innebär. Ett flertal länder i EU, bl.a. Belgien, Italien, Rumänien, Tyskland och Österrike har utnyttjat möjligheten. Att från svensk sida avstå från de möjligheter som ges i förordningen att bidra till att mildra effekterna av covid-19-utbrottet på järnvägssektorn skulle kunna leda till att de företag som bedriver trafik på det svenska järnvägsnätet missgynnas genom skeva konkurrensförhållanden och att företagen därmed begränsas i sin verksamhet och utveckling. Flera remissinstanser framför synpunkter på hur stödet ska fördelas. Dessa synpunkter kommer tillsammans med övriga krav som framgår direkt av förordningen och annan EU-rättslig statsstödsreglering att beaktas vid den fortsatta hanteringen av ärendet och utformningen av stödet. En stödordning ska också anmälas till Europeiska kommissionen.

## 8 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

#### 7 kap. Avgifter

##### Bemyndigande

**10 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §,
2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser,
3. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §, och
4. undantag från bestämmelserna om avgifter i detta kapitel i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet.

Paragrafen innehåller bemyndiganden i anslutning till 7 kap. järnvägs-lagen (2004:519). Övervägandena finns i avsnitt 5.

Paragrafen ändras endast genom att det i en ny *punkt 4* tillförs ett bemyndigande att meddela föreskrifter om undantag från kapitlets bestämmelser om avgifter i enlighet med vad som anges i förordning (EU) 2020/1429. Genom bemyndigandet ges alltså regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela föreskrifter om sänkning, avstående från eller senareläggning av avgifter. Det rör sig om en möjlighet att göra avsteg från de paragrafer i 7 kap. som avser de avgifter som regleras i artikel 2 i förordning (EU) 2020/1429, vilka för närvarande är 7 kap. 2–4 och 7 §§. Vidare får föreskrifterna endast avse betalningar som gäller den referensperiod som gäller enligt förordningen, för närvarande den 1 mars 2020–31 december 2021.

## I

(Lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1429

av den 7 oktober 2020

om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Covid-19-utbrottet har lett till en kraftig minskning av efterfrågan på järnvägstransporttjänster. Detta har haft en allvarig inverkan på järnvägsföretag. Denna inverkan gjorde sig kännbar redan den 1 mars 2020 och kommer sannolikt att fortsätta åtminstone till och med den 31 december 2020. De omständigheter som covid-19-utbrottet ger upphov till ligger utanför järnvägsföretagens kontroll och de står inför betydande likviditetsproblem, stora förluster och, i en del fall, risk för insolvens.
- (2) Järnvägsföretag kan behöva ekonomiskt stöd för att motverka de negativa ekonomiska effekterna av covid-19-utbrottet. Det kanske inte är möjligt för järnvägsföretag att betala avgifter för tillträde till järnvägsinfrastruktur på grund av covid-19-utbrottet, och av denna anledning bör infrastrukturförvaltare ges tillstånd att sänka, avstå från eller senarelägga sådana avgifter. Denna möjlighet bör beviljas för en period då covid-19-utbrottets effekter på järnvägsmarknaden redan har visat sig och förväntas visa sig, nämligen från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 (*referensperioden*).
- (3) Enligt artikel 31.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU <sup>(3)</sup> får de avgifter för tillträde till järnvägsspår som ska betalas till infrastrukturförvaltaren inte understiga den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Om infrastrukturförvaltare avstår från eller senarelägger avgifterna, helt eller delvis, på ett öppet, objektivet och icke-diskriminerande sätt gentemot samtliga järnvägsföretag som är verksamma inom sektorerna för gods- och/eller persontrafik på järnväg skulle det lindra covid-19-utbrottets effekter under referensperioden. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att tillåta infrastrukturförvaltare att vidta åtgärder i detta avseende.

<sup>(1)</sup> Yttrande av den 16 juli 2020 (ännu inte offentliggjort i EUT).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 17 september 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 2 oktober 2020.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (4) I artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU ges medlemsstaterna möjlighet att lägga på uppräknings om marknaden kan tåla detta. Marknadssegmentens förmåga att tåla uppräknings kan ha minskat till följd av covid-19-utbrottets effekter. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att tillåta att infrastrukturförvaltare gör en ny bedömning av marknadssegmentens förmåga att tåla uppräknings, för att eventuellt minska de belopp som ska betalas under referensperioden.
- (5) I artikel 36 i direktiv 2012/34/EU föreskrivs ett system med bokningsavgifter, avsett som incitament för ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Enligt den artikeln är uttag av dessa avgifter obligatoriskt i fråga om en sökande, inklusive järnvägsföretag, regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa. Infrastrukturförvaltarna ska i sina beskrivningar av järnvägsnätet offentliggöra de kriterier som används för att fastställa om ett sådant underutnyttjande föreligger. Covid-19-utbrottet har orsakat allvarliga störningar i järnvägstrafiken som har lett till en utbredd annullering av tåglägen. De bakomliggande händelserna var och är utanför järnvägsföretagens kontroll. De har dessutom lett till ett tillfälligt lägre utnyttjande av kapacitet. Det kan därför antas att den incitamentseffekt som bokningsavgifterna enligt artikel 36 i direktiv 2012/34/EU avsåg att ge inte är relevant när det gäller referensperioden. Medlemsstaterna bör därför ha möjlighet att tillåta att infrastrukturförvaltare inte tar ut bokningsavgifter för tilldelad kapacitet som inte utnyttjas under referensperioden, inbegripet i de fall där uteblivet utnyttjande skulle anses vara en regelbunden underlåtelse att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa enligt de kriterier som för närvarande är tillämpliga.
- (6) När det gäller avgifter för tillträde till järnvägsspår, pålägg av uppräknings och bokningsavgifter skulle en sänkning av avgifter som tillåts av medlemsstaterna i enlighet med denna förordning medföra förlorade inkomster för infrastrukturförvaltaren. Dessa förlorade inkomster skulle i princip kompenseras i enlighet med artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU. Med tanke på den extraordinära karaktären hos dessa förlorade inkomster bör infrastrukturförvaltarna återbetalas inom en kortare period än den som föreskrivs i den artikeln, nämligen senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod.
- (7) Villkoren för att utnyttja järnvägsinfrastruktur bör tillfälligt justeras och beskrivningar av järnvägsnäten bör hållas uppdaterade och ändras när så är nödvändigt.
- (8) På grund av covid-19-utbrottets oförutsebara och plötsliga utveckling var det omöjligt att i tid anta relevanta åtgärder. Av det skälet bör denna förordning även omfatta en period som ligger i tiden före denna förordnings ikraftträdande. Mot bakgrund av karaktären på de åtgärder som föreskrivs i denna förordning innebär ett sådant tillvägagångssätt inte att berörda personers berättigade förväntningar åsidosätts.
- (9) Den fortsatta utvecklingen av covid-19-utbrottet och dess fortsatta följder för järnvägstransportsektorn är svåra att förutsäga. Kommissionen bör kontinuerligt analysera de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-utbrottet för den sektorn, och om de ogynnsamma förhållandena kvarstår bör unionen utan onödigt dröjsmål kunna förlänga den period under vilken de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska tillämpas.
- (10) I syfte att, om det är nödvändigt och motiverat, förlänga giltigheten av de åtgärder som föreskrivs i denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att förlänga den referensperiod under vilken de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska tillämpas. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(\*)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (11) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa tillfälliga regler för uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för att hantera den brådskande situation som uppstått genom covid-19-utbrottet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget). I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel anses inte denna förordning gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(\*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (12) För att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska kunna genomföras så snart som möjligt, bör den av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs tillfälliga regler för uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur enligt kapitel IV i direktiv 2012/34/EU. Den är tillämplig på utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som omfattas av det direktivet under perioden från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 (*referensperioden*).

#### Artikel 2

##### Sänkning av, avstående från eller senareläggande av avgifter för minimipaket av tillträdestjänster och bokningsavgifter

1. Utan hinder av artiklarna 27 och 31.3 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare sänker, avstår från eller senarelägger betalningar av avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster, där så är lämpligt enligt de marknadssegment som identifierats i deras beskrivningar av järnvägsnätet, på ett öppet, objektivt och icke-diskriminerande sätt när sådana betalningar ska göras under referensperioden.
2. Utan hinder av artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare gör en ny bedömning av marknadssegmentens förmåga att tåla uppräknings, i den mening som avses i artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, för att eventuellt minska de belopp som ska betalas under referensperioden.
3. Utan hinder av artikel 27 och artikel 36 tredje meningen i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare inte tar ut bokningsavgifter från en sökande, inklusive järnvägsföretag, för tilldelad kapacitet som inte utnyttjas under referensperioden. Medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna ska därvid agera på ett öppet, objektivt och icke-diskriminerande sätt.
4. Utan hinder av artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, ska medlemsstaterna kompensera infrastrukturförvaltare för den specifika ekonomiska förlust som lidits till följd av tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln, och detta ska ske senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod. Den kompensationen påverkar inte medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU att säkerställa att en infrastrukturförvaltares resultaträkningar är balanserade över en rimlig period av högst fem år.
5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits enligt denna artikel senast tre månader efter den dag då denna förordning träder i kraft, samt underrätta kommissionen om eventuella efterföljande åtgärder eller ändringar därav. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig för allmänheten.

#### Artikel 3

##### Justeringar av villkoren för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

Infrastrukturförvaltaren ska, när så är lämpligt och utan dröjsmål, ändra den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU för att på så sätt visa de villkor som de tillämpar mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits av de berörda medlemsstaterna i enlighet med artikel 2 i denna förordning.

## Artikel 4

**Regleringsorgan**

Artikel 56 i direktiv 2012/34/EU är tillämpligt på sänkning av, avstående från eller senareläggande av avgifter för minimipaket av tillträdestjänster och bokningsavgifter som avses i artikel 2 i denna förordning och på justeringar av villkoren för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som avses i artikel 3 i denna förordning i fråga om de kriterier som anges i artiklarna 2 och 3 i denna förordning och som gäller infrastrukturförvaltare.

## Artikel 5

**Förlängning av referensperioden**

1. Infrastrukturförvaltare ska senast den 1 november 2020 tillhandahålla kommissionen uppgifter om utnyttjandet av deras järnvägsnät, uppdelat per marknadssegment, i enlighet med artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, för perioderna från och med den 1 mars 2019 till och med den 30 september 2019 och från och med den 1 mars 2020 till och med den 30 september 2020.

Om referensperioden förlängs ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla kommissionen nya uppgifter när halva förlängningen av referensperioden har förflutit, i syfte att möjliggöra för kommissionen att bedöma utvecklingen av situationen under förlängningen av referensperioden.

2. Om kommissionen på grundval av de uppgifter som avses i punkt 1 konstaterar att minskningen av järnvägstrafiken, jämfört med den nivå som förelåg under motsvarande period de föregående åren, fortsätter och sannolikt kommer att fortsätta, och på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter även konstaterar att denna situation är en följd av covid-19-utbrottets effekter, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 6 för att ändra den referensperiod som anges i artikel 1 i enlighet med detta. En eventuell ändring får endast förlänga referensperioden med upp till sex månader och referensperioden får inte förlängas bortom den 14 april 2022.

3. Om covid-19-utbrottet har långvariga effekter för järnvägstransportsektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 7 tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

## Artikel 6

**Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.2 ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den 13 oktober 2020.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.



## Artikel 7

**Skyndsamt förfarande**

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.
2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 6.6. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.

## Artikel 8

**Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 7 oktober 2020.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

D.M. SASSOLI

På rådets vägnar

Ordförande

M. ROTH

## II

(Icke-lagstiftningsakter)

## FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS DELEGERADE FÖRORDNING (EU) 2021/1061

av den 28 juni 2021

om förlängning av referensperioden i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 5.2, och

av följande skäl:

- (1) Covid-19-pandemin har lett till en kraftig minskning av järnvägstrafiken på grund av en betydande minskning av efterfrågan och direkta åtgärder som medlemsstaterna vidtagit för att begränsa pandemin.
- (2) Dessa omständigheter ligger utanför järnvägsföretagens kontroll och de står inför betydande likviditetsproblem, stora förluster och, i en del fall, risk för insolvens.
- (3) För att motverka de negativa ekonomiska effekterna av covid-19-pandemin och stödja järnvägsföretag får medlemsstaterna enligt förordning (EU) 2020/1429 tillåta infrastrukturförvaltare att sänka, avstå från eller senarelägga sådana avgifter för tillträde till järnvägsinfrastruktur. Denna möjlighet hade beviljats från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 och förlängdes genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/2180 <sup>(2)</sup> till och med den 30 juni 2021 (referensperioden).
- (4) Införda begränsningar av mobiliteten under pandemin hade en kraftig inverkan på användningen av persontrafik på järnväg. Godstransporterna på järnväg påverkades också, men inte i samma utsträckning. Av de uppgifter som lämnats av järnvägsinfrastrukturförvaltarna i unionen framgår att pandemin drabbade segmentet persontrafik och i synnerhet segmentet kommersiell persontrafik hårdare, med en betydande minskning av utbudet i alla medlemsstater, som ännu inte är tillbaka på de nivåer som rådde 2019. Mellan mars 2020 och februari 2021 minskade persontrafiken uttryckt i tågkilometer med 11,5 % jämfört med samma period 2019–2020, och godstransporterna minskade med 6,1 %. Mellan mars 2020 och februari 2021 minskade persontrafik som omfattas av allmän trafikplikt uttryckt i tågkilometer med 5,9 % jämfört med samma period 2019–2020, medan den kommersiella persontrafiken minskade med 33,1 %. Under fjärde kvartalet 2020 minskade passagerartrafiken i passagerarkilometer med 56 % och antalet passagerare halverades jämfört med samma period 2019. Denna utveckling kan få en kraftig inverkan på konkurrensen på marknaderna för persontrafik på järnväg, förverkligandet av ett verkligt gemensamt europeiskt järnvägsområde och, i slutändan, övergången till en mer hållbar transportsektor där fler människor och mer varor transporteras på järnväg. Godstrafiken i tonkilometer ökade med 5 % under fjärde kvartalet 2020 jämfört med 2019 och antalet ton som transporterades med tåg ökade med 3 %.

<sup>(1)</sup> EUT L 333, 12.10.2020, s. 1.

<sup>(2)</sup> Kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/2180 av den 18 december 2020 om förlängning av referensperioden i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet (EUT L 433, 22.12.2020, s. 37).

- (5) Uppgifter från WHO visar att antalet fall av covid-19 som registreras dagligen i Europa fortfarande är mycket högt, exempelvis rapporterades 107 253 fall bara den 9 maj 2021.
- (6) I slutet av april 2021 betonade Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar att Europa befinner sig i ett kritiskt skede i kampen mot covid-19 och att många länder för närvarande håller på att lätta på restriktionerna, vissa mot bakgrund av ett ökande antal fall och nya varianter, samtidigt som nationella vaccinationsprogram fortfarande genomförs.
- (7) Minskningen av järnvägstrafiken jämfört med motsvarande period under föregående år fortsätter och kommer sannolikt att fortsätta åtminstone tills vaccineringsen har avslutats. Denna situation är ett resultat av covid-19-utbrottet.
- (8) Det är därför nödvändigt att förlänga den referensperiod som fastställs i artikel 1 i förordning (EU) 2020/1429 till slutet av december 2021.
- (9) Om Europaparlamentet och rådet skulle granska denna förordning under hela den period för invändningar som föreskrivs i artikel 6.6 i förordning (EU) 2020/1429, skulle denna förordning träda i kraft först efter utgången av den referensperiod som för närvarande anges i artikel 1 i förordning (EU) 2020/1429. För att undvika rättsosäkerhet bör den här förordningen antas enligt det skyndsamma förfarande som anges i artikel 7 i förordning (EU) 2020/1429 och träda i kraft så snart som möjligt dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Artikel 1 i förordning (EU) 2020/1429 ska ersättas med följande:

##### "Artikel 1

I denna förordning fastställs tillfälliga regler för uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur enligt kapitel IV i direktiv 2012/34/EU. Den är tillämplig på utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som omfattas av det direktivet under perioden från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2021 (referensperioden)."

#### Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 28 juni 2021.

På kommissionens vägnar  
Ursula VON DER LEYEN  
Ordförande

## Promemorians lagförslag

### Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 10 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### **7 kap.**

#### **10 §<sup>3</sup>**

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. avgiftssamarbetet enligt 1 a §,
2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser, *och*
3. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §.

2. de analyser av marknadssegment som krävs för att ta ut särskilda avgifter enligt 4 § och krav på offentliggörande av sådana analyser,

3. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina avgifter enligt 8 §, *och*

*4. undantag från bestämmelserna om avgifter i detta kapitel i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1429 av den 7 oktober 2020 om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet.*

---

Denna lag träder i kraft den XX YY.

## Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 4

Efter remiss har yttranden inkommit från Näringslivets Transportråd, SJ AB, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Regioner, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tåg företagen och Västra Götalandsregionen – Kollektivtrafikmyndigheten.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Ekonomistyrningsverket, A-Train AB, Green Cargo AB, Hector Rail AB, Konkurrensverket, MTR Nordic AB, Region Stockholm –Trafikförvaltningen och Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten.

